Drogi i trasy rowerowe

w Gminie Szprotawa

ANALIZA STANU, POTRZEB i MOŻLIWOŚCI

Dokument pomocniczy
dla Zespołu ds. Rozplanowania Ścieżek Rowerowych
Gminy Szprotawa

Opracował: Maciej Boryna
Naczelnik Wydziału Gospodarki i Rozwoju

Zatwierdzam
dnia ……

- Wersja 01 -

Urząd Miejski w Szprotawie 2019

Spis treści

1. Zarządzenie Burmistrza Szprotawy w sprawie powołania zespołu str. 3

1.1 Cel utworzenia dokumentu str. 5

2. Definicje str. 7

2.1 Rodzaje miejskich dróg rowerowych str. 7

2.2 Drogi rowerowe na gruncie polskiego prawa str. 7

2.3 Pas ruchu dla rowerów str. 8

2.4 Trasa rowerowa str. 8

2.5 Kiedy można jeździć po chodniku str. 8

2.6 Pobocze str. 9

3. Położenie gminy w kontekście komunikacji drogowej str. 10

3.1 Drogi w Gminie Szprotawa str. 11

4. Ewidencja dróg i tras rowerowych str. 14

4.1 Ewidencja dróg rowerowych str. 14

4.2 Ewidencja tras rowerowych str. 15

5. Analiza stanu dróg i tras rowerowych str. 17

5.1 Drogi rowerowe str. 17

5.2 Trasy rowerowe str. 17

5.3 Aktualne tradycje rowerowe str. 18

6. Drogi i trasy rowerowe w otoczeniu gminy str. 20

7. Analiza potrzeb i możliwości str. 21

7.1 Zestawienie mocnych i słabych stron str. 21

8. Adnotacje, uwagi, opinie, stanowiska str. 27

9. Historia zmian wersji (edycji) str. 28

1. Zarządzenie Burmistrza Szprotawy w sprawie powołania zespołu

Wychodząc naprzeciw potrzebom społeczności lokalnej, rozwoju lokalnej i transregionalnej turystyki oraz kwestiom bezpieczeństwa, a także wolą lokalnego społeczeństwa Burmistrz Szprotawy Mirosław Gąsik na wniosek Naczelnika Wydziału Gospodarki i Rozwoju Macieja Boryny w dniu 03.04.2019 r. powołał społeczny Zespół do Spraw Rozplanowania Ścieżek Rowerowych Gminy Szprotawa. Zespół został powołany w drodze zarządzenia, które określa także regulamin, zadania, organizację i tryb pracy zespołu. W celu zapewnienia nieograniczonego udziału społeczeństwa, na stronie internetowej UM w Szprotawie Burmistrz Szprotawy w dniu 06.02.2019 r. zaprosił mieszkańców do wzięcia udziału w pracach zespołu.

ZARZĄDZENIE NR 0050/ 45/ 2019
BURMISTRZA SZPROTAWY
z dnia 03.04.2019 r.

w sprawie powołania Zespołu ds. Rozplanowania Ścieżek Rowerowych Gminy Szprotawa

Na podstawie art. 7 ust. 1 pkt. 18 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 506)

zarządzam, co następuje:

§1. Powołuję Zespół ds. Rozplanowania Ścieżek Rowerowych Gminy Szprotawa:

1. Maciej Boryna – Przewodniczący
2. Małgorzata Serafin – członek
3. Hubert Litwinka – członek
4. Adrian Muszyński – członek
5. Zdzisław Zagórski – członek
6. Robert Juźwiak – członek
7. Mirosław Nykiel – członek

§2. Ustalam regulamin Zespołu ds. Rozplanowania Ścieżek Rowerowych Gminy Szprotawa stanowiący załącznik do niniejszego zarządzenia.

§3. Wykonanie zarządzenia powierzam Naczelnikowi Wydziału Gospodarki i Rozwoju.

§4. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Burmistrz Szprotawy

Mirosław Gąsik

Załącznik do Zarządzenia Burmistrza
nr 0050/ 45/ 2019 z dnia 03.04.2019 r.

Regulamin Zespołu ds. Rozplanowania Ścieżek Rowerowych Gminy Szprotawa

Rozdział 1
Zadania Zespołu ds. Rozplanowania Ścieżek Rowerowych Gminy Szprotawa

§ 1. 1. Zespół ds. Rozplanowania Ścieżek Rowerowych Gminy Szprotawa, zwany dalej ZRŚR, działa przy Burmistrzu Szprotawy w celu wspomagania realizacji zadań Gminy Szprotawa w zakresie rozwoju i ochrony turystyki.

2. Do zadań ZRŚR należy:
   1) analizowanie potrzeb w zakresie lokalnej komunikacji rowerowej;
   2) analizowanie bieżącej sieci ścieżek rowerowych oraz innych tras umożliwiających przemieszczanie się rowerem na terenie gminy i w gminach sąsiednich;
   3) opracowywanie propozycji uzasadnionego i logicznego łączenia istniejących ścieżek rowerowych i innych tras umożliwiających przemieszczanie się rowerem;
   4) przedkładanie propozycji Burmistrzowi Szprotawy w zakresie rozwoju komunikacji rowerowej i towarzyszącej infrastruktury;
   5) opiniowanie koncepcji, planów i projektów w zakresie rozwoju komunikacji rowerowej i towarzyszącej infrastruktury;
   6) opracowanie mapy rozwoju sieci ścieżek i tras rowerowych;
   7) inne zadania przyjęte przez grupę do realizacji w zakresie rozwoju komunikacji rowerowej i towarzyszącej infrastruktury.

Rozdział 2
Organizacja i tryb pracy ZRŚR

§ 2. 1. ZRŚR powołany zostaje na czas nieokreślony.

2. W skład ZRŚR wchodzą:
   1) właściwi merytorycznie pracownicy Urzędu Miejskiego w Szprotawie, zwanego dalej UM;
   2) osoby reprezentujące organizacje pozarządowe działające na terenie Gminy Szprotawa;
   3) osoby fizyczne dysponujące właściwymi kwalifikacjami bądź doświadczeniem przydatnym w pracach ZRŚR.

3. Przewodniczący ZRŚR do pracy w ZRŚR może doraźnie zaprosić inne instytucje i osoby, których obecność jest uzasadniona.

§ 3. 1. Przewodniczący ZRŚR kieruje pracą ZRŚR.

2. Przewodniczący ZRŚR:
   1) ustala plan pracy ZRŚR;
   2) przewodniczy spotkaniom ZRŚR;

3) reprezentuje ZRŚR.

§ 4. Plan pracy ZRŚR ustalany jest na bieżąco.

§ 5. 1. Obsługę organizacyjno- techniczną ZRŚR sprawuje Wydział Gospodarki i Rozwoju UM.

2. Do zadań, o których mowa w ust. 1, należy w szczególności:

1) prowadzenie spraw organizacyjnych ZRŚR,
2) sporządzanie dokumentacji z realizacji zadań ZRŚR,
3) przygotowywanie materiałów niezbędnych do wykonywania zadań ZRŚR,
4) powiadamianie członków RŚR oraz innych zaproszonych osób i instytucji o terminach prac,
5) archiwizowanie dokumentów.

§ 6. 1. Uczestnictwo w ZRŚR ma charakter społeczny.

2. Za udział w pracach ZRŚR nie przysługuje wynagrodzenie, dieta ani rekompensata za utracone zarobki.

1.1 Cel utworzenia dokumentu

Niniejszy dokument, tj. „Drogi i trasy rowerowe w Gminie Szprotawa. Analiza stanu, potrzeb i możliwości" powstał w celu usystematyzowania pracy powołanego przez Burmistrza Szprotawy Zespołu i przedstawienia analityczno-syntetycznego sytuacji w omawianym zakresie. Opracowanie stanowi ponadto niezbędną bazę informacji, która posłuży zespołowi do jak najbardziej kompetentnego i merytorycznie umocowanego projektowania koncepcji kierunków rozwoju sieci komunikacji rowerowej w Gminie Szprotawa.

Jako dokument roboczy, po zaopiniowaniu przez różne osoby i organy, jak też po naniesieniu uwag i uzupełnień będzie mógł podlegać niezbędnym modyfikacjom i aktualizacjom. Jest to więc dokument otwarty. Zamieszczone w dokumencie propozycje działań oparte na uprzedniej analizie powodują, iż staje się on jednocześnie swojego rodzaju planem - strategią rozwoju w kierunku komunikacji rowerowej. Z tego też powodu będzie niezbędny m.in. przy staraniach o pozyskanie środków na finansowanie realizacji zaproponowanych działań.

Powstanie dokumentu jest wyrazem troski władz samorządowych i mieszkańców Gminy Szprotawa o rozwój sieci dróg i tras rowerowych, chociaż zarówno w samorządzie lokalnym, jak też z ramienia organizacji pozarządowych itp. były już podejmowane w przeszłości podobne inicjatywy, jak np. powołanie w dniu 26.08.2016 r. Komisji Doraźnej Rady Miejskiej w Szprotawie ds. opracowania planu ścieżek rowerowych na terenie Gminy Szprotawy. Komisja ta wypracowała także tabelaryczne zestawienie możliwości i technicznych utrudnień przy budowie planowanych odcinków ścieżek oraz funkcjonującej ówcześnie ścieżki na terenie miasta Szprotawa.

Wreszcie jest to też dokument z działu edukacji regionalnej, dzięki któremu każdy zainteresowany, mieszkaniec czy urzędnik, uczeń i student, wzbogaci swoją wiedzę w tym zakresie, a dla przyszłych pokoleń będzie to ślad i dowód na zainteresowanie społeczności lokalnej tą problematyką, wolę jej rozwiązywania i zorganizowane podejście do tematu.

Niniejszy dokument jest zgodny z dokumentami strategicznymi Gminy Szprotawa w zakresie odnoszącym się do problematyki budowy ścieżek i tras rowerowych, tj. Strategią Rozwoju Gminy Szprotawa na lata 2015-2023:

Cel strategiczny nr 1 – Podniesienie konkurencyjności gospodarczej gminy.

Cel operacyjny 1.4 – Rozbudowa infrastruktury technicznej oraz wspieranie działań na rzecz ochrony środowiska.

Kierunki działania 1.4.3 – Budowa dróg rowerowych na terenie gminy.

Cel operacyjny 1.7 – Podniesienie atrakcyjności turystycznej i rekreacyjnej oraz rozwój infrastruktury sportowej.

Kierunki działania 1.7.3 – Modernizacja i ewidencjonowanie szlaków turystycznych.

Kierunki działania 1.7.5 – Wspieranie przedsięwzięć i inicjatyw zwiększających aktywność fizyczną, zapobiegających patologiom społecznym, wykluczeniu osób niepełnosprawnych i zjawisku otyłości poprzez budowę i modernizację obiektów sportowo-rekreacyjnych.

Cel strategiczny nr 3 – Rozwój nowoczesnego kapitału ludzkiego i społecznego oraz silnego społeczeństwa informacyjnego.

Cel operacyjny 3.8 – Wzmacnianie współpracy terytorialnej.

Kierunki działania 3.8.1 – Rozwój różnego rodzaju form współpracy terytorialnej w wymiarach: gospodarczym, kulturowym, sportowym, edukacyjnym, turystycznym i promocyjnym.

Budowa dróg i wytyczanie tras rowerowych stanowią działania z zakresu niskiej emisji. Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Szprotawa w dziale „Transport" zakłada budowę ścieżek rowerowych w latach 2016-2020 szacując, iż planowana ówcześnie sieć ścieżek rowerowych zmniejszy emisję CO2 generowaną przez pojazdy silnikowe o ok. 7,9 % w skali roku w ruchu lokalnym. W planie tym zapisano budowę 6 ścieżek rowerowych o łącznej długości 44 km, z których jedynie budowana jest ścieżka w ramach zadania „Obwodnica Szprotawki", realizowana przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Po zakończeniu etapu autorskiego redakcji dokumentu, zostanie on przekazany do merytorycznych konsultacji międzyreferatowych w Urzędzie Miejskim w Szprotawie. Po naniesieniu uwag i uzupełnień będzie przedłożony do zaopiniowania społecznemu zespołowi ZRŚR, przy udziale społeczności lokalnej. Po uzyskaniu pozytywnej opinii ZRŚR trafi do zatwierdzenia przez Burmistrza Szprotawy i dalszych dyspozycji.

2. Definicje

Droga dla rowerów według Prawa o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602 ze zm.) to droga lub jej część przeznaczona do ruchu rowerów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi oraz oddzielona od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Według powyższych przepisów drogami dla rowerów nie są pasy ani kontrapasy rowerowe. Droga dla rowerów może stanowić element trasy rowerowej lub szlaku rowerowego, natomiast ciąg pieszo-rowerowy powinien być określany jako droga dla pieszych i rowerów.

Istnieją również **turystyczne trasy rowerowe – szlaki rowerowe**. Szlaków rowerowych nie należy mylić z drogą rowerową. Turystyczne trasy dla rowerów są to oznakowane szlaki rowerowe, które mogą prowadzić zarówno po drogach rowerowych w mieście, po wydzielonych, osobnych drogach dla rowerów poza miastem, jak i zwykłymi drogami publicznymi lub niepublicznymi.

W Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie są określone wymagania dotyczące konstrukcji ścieżek rowerowych.

2.1 Rodzaje miejskich dróg rowerowych

Ze względu na rodzaj:

- samodzielna, w pasie drogowym;
- samodzielna, niezależna od układu drogowego;
- wydzielona z jezdni;
- wydzielona z chodnika.

Ze względu na kierunek:

- jednokierunkowe:
  - prowadzone ulicą jednokierunkową w przeciwnym kierunku w stosunku do kierunku jazdy aut (kontrapas);
  - dwie (o przeciwnych kierunkach jazdy) po przeciwległych stronach jezdni;
- dwukierunkowe.

2.2 Droga rowerowa na gruncie polskiego prawa

Usytuowanie drogi dla rowerów względem jezdni powinno zapewnić bezpieczeństwo ruchu. Szerokość drogi dla rowerów powinna wynosić nie mniej niż:

- 1,5 m – gdy jest jednokierunkowa;
- 2,0 m – gdy jest dwukierunkowa;

- 2,5 m – gdy z jednokierunkowej drogi dla rowerów mogą korzystać piesi;
- Szerokość drogi dla rowerów należy ustalać indywidualnie, jeżeli oprócz prowadzenia ruchu rowerowego pełni ona inne funkcje.

2.3 Pas ruchu dla rowerów

Według Prawa o ruchu drogowym (art. 2 pkt. 5a) pas ruchu dla rowerów to część jezdni przeznaczona do ruchu rowerów w jednym kierunku, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi. Szczególnym przypadkiem pasa rowerowego jest kontrapas rowerowy.

(Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602 ze zm.)

2.4 Trasa rowerowa

Trasa rowerowa to ciąg komunikacyjny przeznaczony dla ruchu rowerowego. Trasa rowerowa obejmować może wydzielone drogi rowerowe, drogi pieszo-rowerowe, ulice o ruchu uspokojonym, pasy rowerowe w jezdniach (w tym kontrapasy), skróty rowerowe.

Wyróżnia się trasy rowerowe:

- miejskie,
- turystyczne.

Turystyczne trasy rowerowe przybierają zazwyczaj formę szlaków rowerowych.

2.5 Kiedy można jechać po chodniku

W artykule 33. PoRD znajdziemy trzy wyjątki:
Korzystanie z chodnika lub drogi dla pieszych przez kierującego rowerem jest dozwolone wyjątkowo, gdy:

1) opiekuje się on osobą w wieku do lat 10 kierującą rowerem;

2) szerokość chodnika wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 50 km/h, wynosi co najmniej 2 m i brakuje wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów;

Wszystkie te warunki **muszą być spełnione jednocześnie**, czyli brak infrastruktury rowerowej, dopuszczalna prędkość większa niż 50 km/h i chodnik o szerokości min. 2 metrów – nie wybieramy sobie z tego co nam pasuje.

3) warunki pogodowe zagrażają bezpieczeństwu rowerzysty na jezdni (śnieg, silny wiatr, ulewa, gołoledź, gęsta mgła).

2.6 Pobocze

Pobocze - według PoRD to część drogi przyległa do jezdni, która może być przeznaczona do ruchu pieszych lub niektórych pojazdów, postoju pojazdów, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt.

Zgodnie z art. 11 poboczem mają prawo poruszać się piesi, jeśli w pobliżu nie ma drogi dla pieszych lub chodnika. Z kolei w art. 16 przeczytamy, że obowiązek poruszania się po poboczu mają kierujący:

- pojazdem zaprzęgowym,
- **rowerem,**
- wózkiem rowerowym,
- motorowerem,
- wózkiem ręcznym.

Fot. 1: Ścieżka rowerowa Szprotawa - Małomice

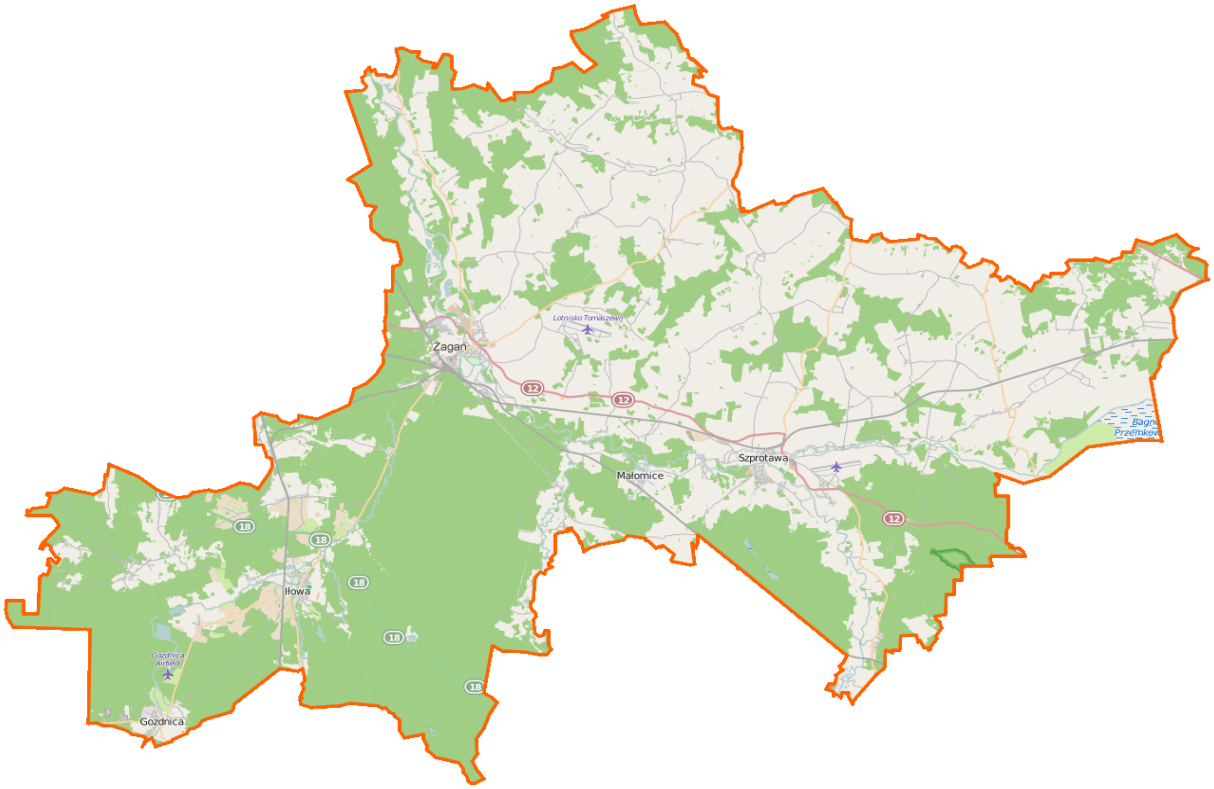
Fot. 2: Punkt odpoczynkowy przy ścieżce rowerowej Szprotawa - Małomice

3. Położenie gminy w kontekście komunikacji drogowej

Gmina Szprotawa administracyjnie usytuowana jest w południowej części województwa lubuskiego, na styku z województwem dolnośląskim. Przez teren gminy przepływają dwie rzeki, tj. Bóbr i Szprotawa, które wraz z rozlewiskami i mokradłami posiadały wpływ na historyczne uwarunkowania rozlokowania tras komunikacyjnych. Podobnież położone w południowej części gminy Bory Dolnośląskie (dawne mokradła i obszary niezasiedlone, a obecnie poligon wojskowy) ukierunkowały wiodącą komunikację wzdłuż rzeki Bóbr oraz po rubieży lasów. Historycznie Szprotawa leżała na skrzyżowaniu traktów komunikacyjno-handlowych, stąd ważna rola komunikacyjna miasta od okresu średniowiecza. W 1000 roku przez Szprotawę (Iławę) wiódł trakt, który z Włoch do Gniezna przemierzał orszak cesarza niemieckiego Ottona III, być może relikt jednej z nitek starożytnego szlaku bursztynowego.

Obecnie główne ciągi komunikacyjne przechodzące przez gminę to przebiegająca równoleżnikowo droga krajowa nr 12 oraz krzyżująca się z nią droga wojewódzka nr 297. Następnie drogi powiatowe nr:

- 1056F (w kierunku Niegosławic),
- 1063F (w kierunku Radawicy),
- 1086F (w kierunku Małomic),
- 1061F (w kierunku Witkowa) oraz 1042F (Siecieborzyce, Rusinów),
- 1060F (Siecieborzyce, Długie),
- 1059 (Dzikowice),
- 1062F (Puszczyków, Nowa Kopernia)
- i inne.



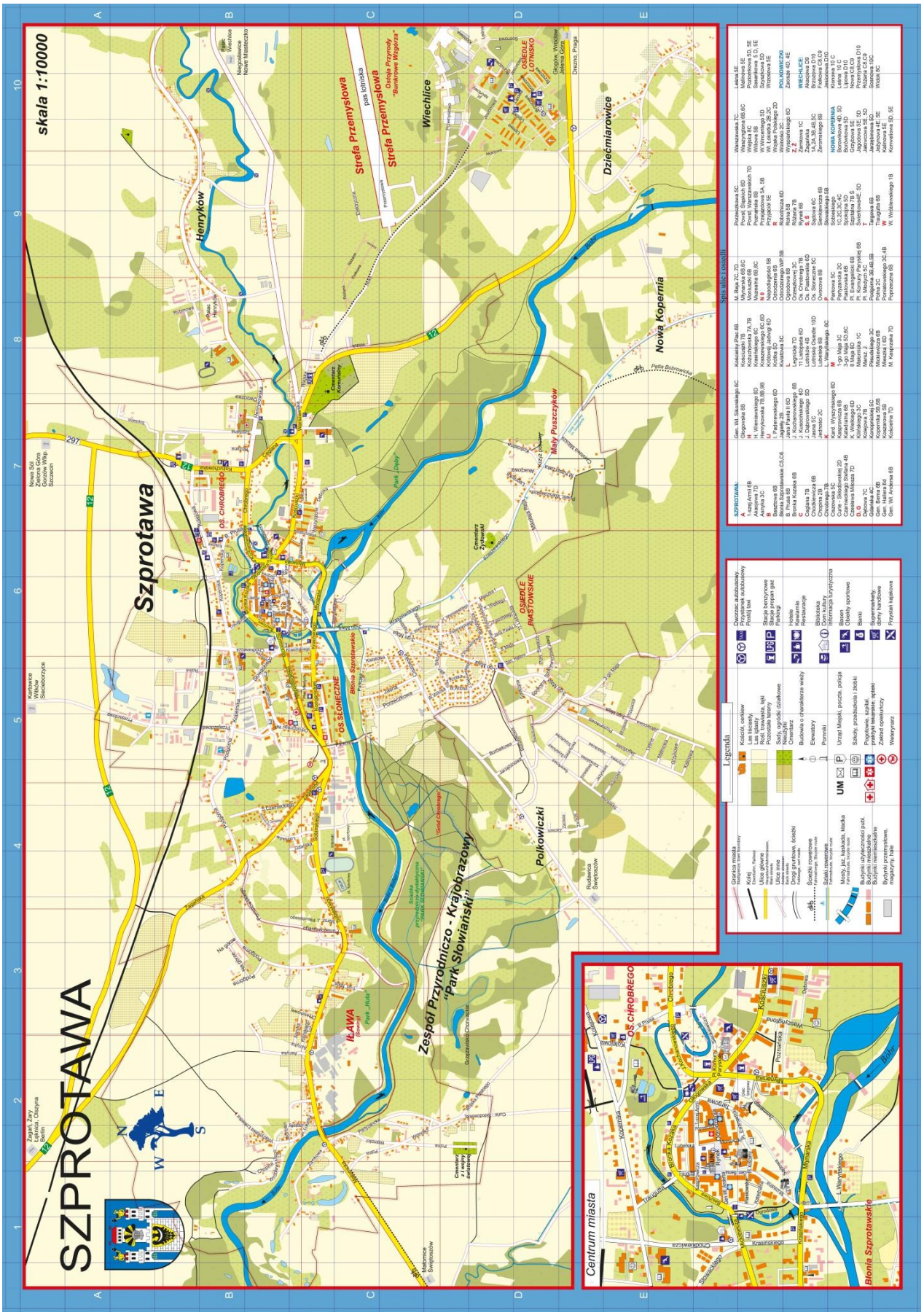
Mapa 1: Szprotawa leży na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 12 z drogą wojewódzką nr 297

3.1 Drogi w Gminie Szprotawa

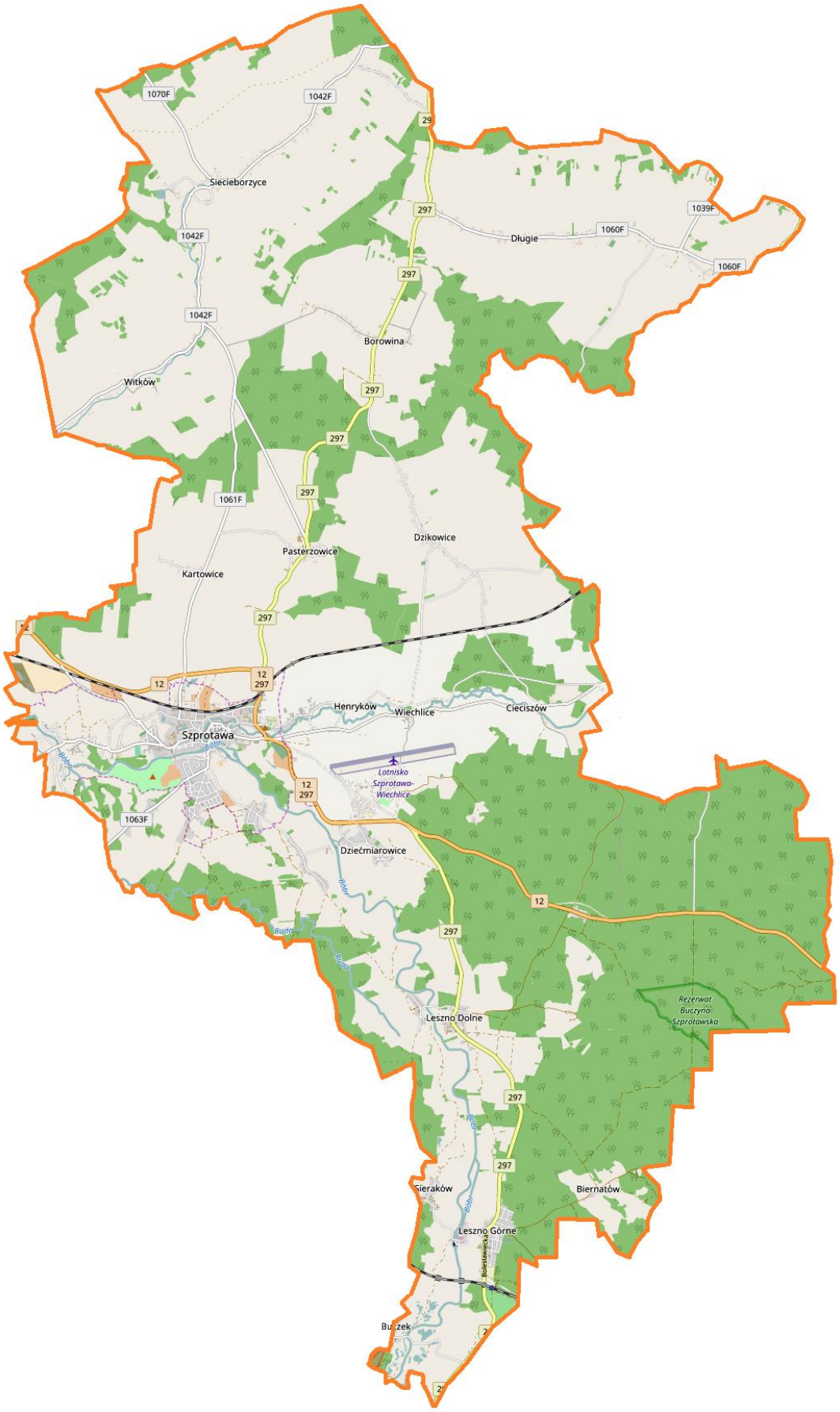
Według raportu o stanie gminy z 2019 roku na terenie Gminy Szprotawa znajduje się 128,64 km dróg kategorii gminnych, z czego 28,53 km to drogi o nawierzchni twardej oraz 100,11 km to drogi gruntowe. W mieście Szprotawa eksploatowanych jest 26,49 km dróg gminnych, z czego 20,91 km to drogi o nawierzchni twardej oraz 5,58 km to drogi o nawierzchni gruntowej. Oprócz dróg kategorii gminnych gmina posiada drogi wewnętrzne stanowiące m.in. dojazdy do posesji jak również dojazdy do pól. Są to przeważnie drogi o nawierzchni gruntowej. Drogi te są rokrocznie naprawiane w ramach posiadanych środków finansowych w budżecie gminy.

Inni właściciele w swoim zarządzie mają następujące długości dróg na terenie gminy:

- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Zielonej Górze – 23,552 km dróg krajowych, wszystkie o nawierzchni twardej. Jest to droga nr 12 oraz ulice Ceglana i Kożuchowska;
- Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze – 22 km dróg wojewódzkich, również o nawierzchni twardej. Jest to droga nr 297 relacji Nowa Sól – Szprotawa – Bolesławiec;
- Powiat Żagański – 73,417 km dróg powiatowych, z czego o nawierzchni twardej 66,141 km, zaś 7,276 km to drogi gruntowe. Drogi powiatowe to m.in.: przez wieś Długie, Siecieborzyce, Dzikowice, Bobrowice, Nową Kopernię, droga relacji Szprotawa – Wiechlice – Cieciszów – Niegosławice, droga relacji Szprotawa – Kartowice – Witków oraz takie ulice jak: Sobieskiego, Słowackiego, Konopnickiej, Kraszewskiego oraz Młynarska.



Mapa 2: Sieć komunikacyjna miasta Szprotawa



Mapa 3: Ogólna sytuacja drogowa Gminy Szprotawa

4. Ewidencja dróg i tras rowerowych

4.1 Ewidencja dróg rowerowych

Na terenie Gminy Szprotawa funkcjonują dwie drogi o statusie dróg rowerowych oraz jedna aktualnie jest w budowie.

Tabela 1: Drogi rowerowe Gminy Szprotawa

Lp.	Relacja	Rodzaj	Długość (w przybliżeniu)	Właściciel/ Zarządca
1.	Szprotawa - Wiechlice	Dwukierunkowa	ok. 2,5 km	Gm. Szprotawa
2.	Szprotawa - Małomice	Dwukierunkowa	ok. 3 km*)	Powiat Żagański, Gm. Szprotawa, Gm. Małomice
3.	Obwodnica Szprotawki	Dwukierunkowa	ok. 2 km? (w budowie)	GDDKiA
Razem			ok. 7,5 km (na terenie gminy Szprotawa ok. 4,75 km)	

***) na terenie gminy Szprotawa ok. 250 m**

Fot. 3: Wjazd zachodni na drogę rowerową wzdłuż ul. Nowej (Szprotawa-Wiechlice)

Fot. 4: Wjazd wschodni na drogę rowerową wzdłuż ul. Nowej (Szprotawa-Wiechlice)

4.2 Ewidencja tras rowerowych

Na terenie Gminy Szprotawa funkcjonuje wiele „tras rowerowych", z czego jedna była oznakowana (2002 r. - Szlak im. H.Goepperta). Drogi te mają różne statusy i rodzaje nawierzchni oraz spełniają różne funkcje szczegółowe. Poniższy wykaz ogranicza się jedynie do tras oznakowanych lub wyróżniających się przyjaznym wykonaniem. Fakultatywnie w niniejszej ewidencji można by ująć wszystkie dobrze utrzymane drogi leśne, śródpolne itp.

Tabela 2: Ewidencja wybranych alternatywnych tras rowerowych Gminy Szprotawa

Lp.	Relacja/ nazwa	Rodzaj	Długość (w przybliżeniu)	Właściciel/ Zarządca	Uwagi
1.	Szprotawa-Sieraków Szlak rowerowy im. Goepperta	Bitumiczna, gruntowa, przeznaczona także dla ruchu pojazdów	ok. 12 km	Powiat Żagański, Gmina Szprotawa	Lewostronny trakt nadbobrzański w Borach Dolnośląskich
2.	Szprotawa - Cieciszów	Jednostronne pobocze utwardzone kostką betonową przy bitumicznej drodze powiatowej	ok. 5 km	Powiat Żagański	Biegnie przez Henryków i Wiechlice (stara wieś), biegnie wzdłuż rzeki Szprotawa
3.	Szlak turystyczny „Szlak Północny" (pętla Szprotawa-Szprotawa)	Bitumiczna, gruntowa, drogi lokalne o małym natężeniu ruchu pojazdów	ok. 40 km	Gmina Szprotawa, Powiat Żagański	Biegnie przez Henryków, Wiechlice, Dzikowice, Gościeszowice, Międzylesie, Długie, Siecieborzyce, Witków, Kartowice
4.	Pętla Bobrowicka (Nowa Kopernia – Stawy Bobrowickie – Bobrowice)	Gruntowa, szutrowa, przeznaczona także dla ruchu pojazdów	ok. 11 km	Gmina Szprotawa, PGL Lasy Państwowe (Nadleśnictwo Szprotawa)	Trakt leśny, częściowo droga PPOŻ PGL LP
5.	Droga przeciwpożarowa Krzywczyce – Rezerwat Buczyna Szprotawska - Biernatów	Szutrowa, przeznaczona także dla ruchu pojazdów	ok. 10 km	PGL Lasy Państwowe (Nadleśnictwo Szprotawa)	Trakt leśny, przecina DK-12
6.	Droga przeciwpożarowa Kartowice (las) – Janowiec (Witków)	Szutrowa, przeznaczona także dla ruchu pojazdów	ok. 2,5 km	PGL Lasy Państwowe (Nadleśnictwo Szprotawa)	Trakt leśny
7.	Droga przeciwpożarowa Wiechlice (las) – Szprotawka (las)	Szutrowa , przeznaczona także dla ruchu pojazdów	ok. 5 km	PGL Lasy Państwowe (Nadleśnictwo Szprotawa)	Trakt leśny
8.	Ścieżka rowerowa przy DK-12 Szprotawka (w budowie)	Bitumiczna	ok. 2 km (wg komunikatów prasowych)	GDDKiA	Tworzy ciąg wraz z drogą z poz. 7
9.	Inne tu nie ujęte				

Fot. 5:
Dojazd pożarowy nr 8 Nadleśnictwa Szprotawa przy zastosowaniu oznakowania stanowiłby element alternatywnej trasy rowerowej Szprotawa - Wiechlice Lot .- Szprotawka - droga rowerowa (DK-12)

Fot. 6:
Budowana obwodnica wsi Szprotawka (DK-12) z drogą rowerową w kierunku Piotrowic, w miejscu styku z dojazdem pożarowym nr 8 Nadleśnictwa Szprotawa (stan 11.07.2019 r.)

5. Analiza stanu dróg i tras rowerowych

5.1 Drogi rowerowe

Stan dróg *de facto* rowerowych na terenie Gminy Szprotawa pod względem ich długości należy określić jako bardzo słaby. Ich funkcjonowanie ma obecnie wymiar symboliczny. Także ich rozplanowanie jest niejako „wyrwane" i dla osób nieobeznanych z terenem nie posiadają one skomunikowania z alternatywnymi trasami rowerowymi (stosowne oznakowanie, kierunkowskazy oraz oznaczenie na mapach stanowiłyby znaczne udogodnienie).

Droga relacji Szprotawa - Wiechlice (Lotnisko) wzdłuż ul. Nowej posiada mało komfortowy wjazd z DK-12 o dużym natężeniu ruchu samochodów. Droga urywa się na Osiedlu Wiechlice (Lotnisko). Aktualnie ma znaczenie raczej lokalne, głównie dla mieszkańców przemieszczających się na przedmiotowym odcinku. Przy dodatkowym oznakowaniu na Osiedlu Wiechlice mogłaby wchodzić w potencjalne trasy rowerowe na terenach leśnych (Puszcza Wiechlicka) oraz budowaną ścieżkę rowerową w rejonie wsi Szprotawka (DK-12).

Droga rowerowa relacji Szprotawa - Małomice stanowi istotne i potrzebne połączenie dwóch organizmów miejskich. Znacznie poprawia bezpieczeństwo pieszych oraz rowerzystów. Droga urywa się na granicy miasta. Przy zastosowaniu dodatkowego oznakowania mogłaby wchodzić w potencjalne trasy rowerowe w kierunku Parku Słowiańskiego (tworząc swoistą „obwodnicę rowerową Szprotawy"), a także Śliwnika (Bory Dolnośląskie).

5.2 Trasy rowerowe

Liczba alternatywnych tras rowerowych podana w tabeli nr 2 odnosi się do tych identyfikowalnych, jak np. Szlak im. Goepperta, Szlak Północny czy Pętla Bobrowicka, oraz tras o charakterze proturystycznym i prorekreacyjnym, jak przebiegające przez tereny leśne drogi przeciwpożarowe PGL Lasy Państwowe, na których nie obowiązują zakazy poruszania się rowerem. Teoretycznie do tej grupy można włączyć wszelkie dostępne publicznie drogi posiadające warunki techniczne i wynikające z natężenia ruchu sprzyjające komunikacji rowerowej. **Możliwości rozwoju w przedmiotowej grupie są duże i stanowią dobrą alternatywę do dróg rowerowych.** Jednakże w celu ich właściwego „włączenia" w sieć komunikacji rowerowej na terenie gminy, należy je właściwie oznakować w terenie oraz ująć w zbiorczych ogólnodostępnych mapach.

5.3 Aktualne tradycje rowerowe

Obserwowane podstawowe potrzeby mieszkańców w zakresie komunikacji rowerowej wynikają z zaspokajania potrzeb:

1) życia codziennego (np. na zakupy, do znajomych, do pracy),

2) organizacji wolnego czasu i aktywnego trybu życia (w tym także turystyki), zarówno przez osoby dorosłe jak też młodzież i dzieci.

Na terenie Gminy Szprotawa nie zaobserwowano regularnego masowego przemieszczania się osób na rowerach, a wyjątek w tym zakresie stanowią drogi leśne przeciwpożarowe PGL LP „Pętla Bobrowicka" wraz „Czerwoną Drogą", wykorzystywane regularnie w celach rekreacyjnych, treningowych, zbierania runa leśnego, gier geocaching.

Szczególne natężenie można zaobserwować w pogodne weekendy. Uczestnicy docierają do tych tras za pośrednictwem bitumicznych dróg powiatowych na odcinkach Szprotawa - Nowa Kopernia (z chodnikiem) oraz Szprotawa - Lubiechów. Trasy te są wykorzystywane także w kombinacjach z drogą powiatową Szprotawa - Małomice (z drogą rowerową) i Małomice - Lubiechów. W sezonie letnim obiema trasami nieregularnie przemieszczają się szkolne grupy wycieczkowe.

Pętla Bobrowicka

Zmodernizowana w ramach programu Interreg Polska 2004-2006 droga pożarowa, m.in. w celu poprawy dostępności obszarów przyrodniczych dla celów turystyki. Prace modernizacyjne realizowano w dwóch etapach, tj. Nowa Kopernia - stawy i stawy - Bobrowice. Prowadzi od zachodnich rogatek Nowej Koperni w kierunku południowym do Stawów Bobrowickich, a dokładnie do użytku ekologicznego „Łabędzie Stawy", gdzie krzyżuje się z Czerwoną Drogą, omija od południa Czarne Bagno, kończąc swój bieg przy byłej leśniczówce Bobrowice. Jej długość wynosi ok. 11 km. Od Nowej Koperni wiedzie początkowo drogą szutrową gminną, a od krawędzi lasu drogą leśną. Przebieg jest oznakowany kamiennymi drogowskazami, ze zjazdem na tzw. śniadanisko przy Stawach Bobrowickich, gdzie Nadleśnictwo Szprotawa utrzymuje rekreacyjne wiaty z ławami, stołami i paleniskiem. Dwukrotnie przecina linię zabytkowych Wałów Śląskich, prowadzi obok dwóch kamiennych drogowskazów z XIX wieku, bliżej Bobrowic posiada dodatkowe miejsce odpoczynkowe ze stołem i ławami.

Czerwona Droga

Zmodernizowana droga prowadząca od parkingu leśnego przed Śliwnikiem, przy drodze powiatowej relacji Szprotawa-Rudawica, do Stawów Bobrowickich, gdzie przecina Pętlę Bobrowicką i biegnie dalej na wschód, kończąc swój bieg poprzez ponowne skrzyżowanie ze wspomnianą Pętlą niedaleko leśniczówki Bobrowice. Jej długość wynosi ok. 9 km. Alternatywne połączenie ze stawami z opcją parkingu dla aut. Czerwona Droga wiedzie przez dwa użytki ekologiczne, przechodząc ponadto po północnym obrzeżu Czarnego Bagna. Drogę zmodernizowano w drugiej kolejności po Pętli Bobrowickiej.

(Źródło: Boryna M., Krzak M.: Co kryją Stawy Bobrowickie w Borach Dolnośląskich, Szprotawa 2017)

Fot. 7: Pętla Bobrowicka w okolicy dawnej leśniczówki Bobrowice

Powracając jednak do pierwszej grupy (zaspokajanie potrzeb życia codziennego) rejestruje się brak rozwiązań komunikacji rowerowej na terenie miasta. Szprotawa to organizm miejski rozciągnięty równoleżnikowo - na dystansie ok. 5 km, bez dróg i choćby wyznaczonych tras rowerowych, a ruch rowerowy na tym dystansie jak najbardziej istnieje. Stąd wynika priorytetowa **potrzeba stworzenia rozwiązania dla komunikacji rowerowej w samym mieście.** Wprowadzenie takiego rozwiązania dałoby dodatkową korzyść w postaci skomunikowania (połączenia) drogi rowerowej Szprotawa-Małomice z drogą rowerową Szprotawa-Wiechlice (Lotnisko) oraz z utwardzonym poboczem Szprotawa-Cieciszów. W ślad za drogami rowerowymi powinna też iść zwiększona ilość miejsc parkingowych dla rowerów. Zupełnie na marginesie należy wspomnieć niedawną nieudaną próbę takiego skomunikowania w postaci wydzielenia pasów ruchu dla rowerów z istniejących chodników oraz alejek parkowych, co w rezultacie jednak kolidowało z przepisami Prawa o ruchu drogowym.

Epizodycznie przez Szprotawę i tereny wiejskie gminy przemieszczają się duże wycieczkowe grupy rowerowe, jak np. w 2019 roku grupa niemiecka pokonująca trasę Małopolska – Niemcy, co jednak jest zwrotnym sygnałem, iż Szprotawa na etapach podobnych wycieczek ma możliwości się pojawiać. We wcześniejszych latach obserwowano także inicjatywy różnych stowarzyszeń organizujących wycieczki i rajdy rowerowe pod hasłem zabytków wiejskich (kościoły, pałace) w północnej części Gminy Szprotawa, przemieszczające się drogami powiatowymi, m.in. przez miejscowości: Witków, Siecieborzyce, Dzikowice, Długie, Wiechlice, Cieciszów.

6. Drogi i trasy rowerowe w otoczeniu gminy

Sytuacja w zakresie dróg i tras rowerowych w otoczeniu gminy jest bardzo istotna, ponieważ pozwala na wypracowanie sensownych i kompleksowych koncepcji, często przy współpracy pomiędzy samorządami. Dobrym przykładem takiej współpracy była niedawna budowa drogi rowerowej relacji Szprotawa – Małomice, którą sfinansowały Powiat Żagański, Gmina Szprotawa i Gmina Małomice. Podobnież Powiat Żagański wraz z Gminą Szprotawa i Gminą Niegosławice w 2018 roku wykonał nową nawierzchnię drogi powiatowej na odcinku Szprotawa – Cieciszów wraz z tzw. utwardzonym poboczem, wykorzystywanym m.in. przez rowerzystów.

Tabela 3: Drogi i alternatywne trasy rowerowe w sąsiedztwie Gminy Szprotawa

Lp.	Droga lub trasa rowerowa	Rodzaj nawierzchni	Adnotacje
1.	Droga rowerowa wzdłuż DW-297, woj. Dolnośląskie, gm. Bolesławiec	Bitumiczna	Do granicy z woj. lubuskim
2.	Droga rowerowa (w budowie) po nieczynnym torowisku, gm. Kożuchów od Stypułowa, do Sławocina gm. Kolsko, przez Nową Sól	Beton asfaltowy	Droga o dużym znaczeniu dla regionalnej tranzytowej komunikacji
3.	Sieć oznakowanych tras rowerowych na terenie Przemkowskiego Parku Krajobrazowego (Bory Dolnośląskie)	Szutrowa	Dobrze skomunikowana i oznakowana sieć tras
4.	Droga PPOŻ PGL LP „Czerwona Droga” (Nadleśnictwo Szprotawa)	Szutrowa	Dwukrotnie krzyżuje się z Pętlą Bobrowicką
5.	Drogi PPOŻ na terenie Nadleśnictwa Świętoszów, Bolesławiec, Przemków (Bory Dolnośląskie)	Szutrowa, żwirowa	
6.	Inne alternatywne trasy w gminach ościennych	Bitumiczne, szutrowe, gruntowe, PPOŻ	

Trasy w Przemkowskim Parku Krajobrazowym pozwalają przemieszczać się w kierunkach Studzianki, Kozłowa, Jakubowa Lubińskiego, Wilkocina, Piotrowic, Przemkowa, Rezerwatu „Stawy Przemkowskie, a także w okolice Rezerwatu „Buczyna Szprotawska” i Dębu „Chrobry”. „Droga nowosolska” umożliwia podróżowanie rowerem w obszary Odry, Obrzycy, do granicy z województwem wielkopolskim. Droga wzdłuż DW-297 stwarza przystępnymi dla rowerów miejscowości gm. Bolesławiec oraz obszary PPK (Bory Dolnośląskie), z możliwością osiągnięcia tras w kierunku Sudetów. Trakt rowerowy w Nadleśnictwie Świętoszów ciągnie się wzdłuż rzeki Kwisy w kierunku Kliczkowa (Zamek Kliczków).

7. Analiza potrzeb i możliwości

7.1 Zestawienie mocnych i słabych stron

Mocne strony	*Słabe strony*
Istniejące 2 drogi rowerowe (Szprotawa-Wiechlice i Szprotawa-Małomice)	Brak dróg rowerowych w mieście (brak skomunikowania na linii wschód-zachód)
Duża liczba alternatywnych tras rowerowych spinających wsie gminne z miastem Szprotawa	Brak drogowskazów przy alternatywnych trasach rowerowych i opracowanych rowerowo kompleksowych map
Sąsiedztwo drogi rowerowej nowosolskiej	Brak przyłączenia do wysokiej rangi drogi czy trasy rowerowej
Możliwość wytyczenia (oznakowania) „rowerowej obwodnicy Szprotawy" przez Park Słowiański	Droga rowerowa Szprotawa-Małomice urywa się na granicy miasta
Budowa drogi rowerowej wzdłuż DK-12 (Szprotawka)	Brak oznakowania istniejącej już dogodnej trasy ze Szprotawy do Szprotawki
Pobliże tras rowerowych na terenie sąsiadującego z gminą Przemkowskiego Parku Krajobrazowego	Brak oznakowania istniejących dogodnych tras z gminy Szprotawa do Przemkowskiego Parku Krajobrazowego
Droga rowerowa wzdłuż DW-297 na terenie województwa dolnośląskiego	Brak skomunikowania gminy Szprotawa z drogą rowerową wzdłuż DW-297 w województwie dolnośląskim
Dobre skomunikowanie trasami rowerowymi wsi w południowej części gminy	Niewygodne skomunikowanie rowerowe wsi w północnej części gminy – Borowina, Pasterzowice
Możliwość (teoretyczna) budowy kładki przez Bóbr Dziećmiarowice-Nw. Kopernia	Trudny do rozwiązania problem węzła wschodniego (skrzyżowanie 5 dróg)
Możliwość aplikowania o środki zewnętrzne na budowę infrastruktury rowerowej (drogi, znakowanie, parkingi, publikacje map i przewodników)	Zły stan finansów Gminy Szprotawa
Dobra współpraca z Powiatem Żagańskim oraz gminami Małomice i Niegosławice przy realizacji wspólnych przedsięwzięć drogowych	
Doświadczenie Gminy Szprotawa w realizacji inwestycji drogowych wraz pozyskiwaniem środków zewnętrznych	

Zasadniczo potrzeby możemy podzielić na lokalne (zaspokajanie potrzeb życia codziennego) i ponadlokalne (turystyczne). Idealną sytuacją jest skomunikowanie drogami lub trasami rowerowymi każdej miejscowości w gminie, a także miejsc o istotnym znaczeniu dla komunikacji rowerowej (np. regularnie uczęszczane miejsca turystyczne i rekreacyjne, duże zakłady pracy, duże sklepy, centra miast). Budowy drogi rowerowej do Szprotawy wiodącej wzdłuż DW-297 domagają się mieszkańcy wsi Pasterzowice.

Większość miejscowości Gminy Szprotawa posiada możliwości przemieszczania się w kierunku miasta rowerem po bitumicznych drogach publicznych o małym natężeniu ruchu lub drogami gruntowymi o znikomym natężeniu ruchu, tj.: Borowina (przez Witków), Siecieborzyce, Witków, Kartowice, Henryków, Wiechlice, Dzikowice (przez Wiechlice), Długie (przez Międzylesie), Dziećmiarowice (przez Wiechlice Lotnisko), Nowa Kopernia, Buczek, Sieraków, Leszno Górne i Biernatów (przez Sieraków), Bobrowice, Leszno Dolne i Kopanie (przez Bobrowice), Pasterzowice (przez Kartowice). Jednakże przy planowaniu tras alternatywnych biegnących drogami publicznymi należy wziąć pod uwagę stale rosnącą ilość przemieszczających się pojazdów, wskutek czego dawne spokojne trakty nie zawsze są już bezpiecznymi dla rowerzystów drogami o znikomym natężeniu ruchu. W przypadku tych miejscowości należy skupić się obecnie przede wszystkim na utrzymaniu dobrego stanu technicznego dróg i wyartykułowaniu na przejrzystych mapach możliwości poruszania się nimi rowerem. Alternatywą jest budowa utwardzonych poboczy (np. Szprotawa-Cieciszów).

Możliwości alternatywnych rozwiązań zwiększą się przy poprawie stanu nawierzchni wielu istniejących dróg gruntowych, jak np. relacja Siecieborzyce – Długie (jej odcinek ok. 600 metrów od Siecieborzyc Powiat Żagański obecnie kryje nawierzchnią bitumiczną).

Istniejąca droga Małomice - Szprotawa wymaga skomunikowania z miastem i częściowo można tego alternatywnie dokonać niemal natychmiast poprzez stosowne oznakowanie i ukazanie na mapie istniejących dróg szutrowych, zaczynając w Iławie i pokonując wyznaczoną trasę w Parku Słowiańskim.

Droga rowerowa Szprotawa – Wiechlice dla spełnienia swojej funkcji (dojazd do Osiedla i do SSE) powinna znaleźć kontynuację w granicach samego miasta, co jednak stanowi złożone wyzwanie z uwagi na lokalizację jej wylotu w sąsiedztwie węzła komunikacyjnego o dużym natężeniu ruchu (jednoczesne skrzyżowanie ul. Kościuszki, Ceglanej, Warszawskiej, Nowej, Widok, Wiejskiej), w tym DK-12 i DW-297. Swoiste obejście stanowiłby łącznik wraz kładką przez rzekę Bóbr w miejscowości Dziećmiarowice (przy elektrowni wodnej), wtedy osoby pragnące podróżować rowerem z kierunków wschodniego i północnego przez Bory Dolnośląskie (Nowa Kopernia, Bobrowice, Śliwnik i dalej, Małomice) nie potrzebują przedzierać się przez wspomniany węzeł komunikacyjny („węzeł wschodni”).

Sensowne i bardzo korzystne będzie „przyłączenie się” do dróg i tras rowerowych o istotnym znaczeniu w otoczeniu gminy. Cel ten można osiągnąć zarówno poprzez budowę drogi rowerowej, jak również oznakowanie lub/i doprowadzenie istniejącej trasy alternatywnej. Dla przykładu, przyłączenie do drogi (w budowie) po nieczynnym torowisku w Stypułowie stwarza możliwość bezpiecznego przemieszczania się rowerem do Kożuchowa, Nowej Soli, terenów rekreacyjnych nad Obrzycą i granicy z woj. wielkopolskim. Przez teren gminy Szprotawa przebiega nieczynne torowisko tzw. kolejki zielonogórskiej biegnące ze Szprotawy, przez Kartowice, Witków, Siecieborzyce, do Stypułowa. Urząd Miejski w Szprotawie w 2019 r. przystąpił do korespondencji z PKP i innymi właścicielami w sprawie pozyskania torowiska pod budowę drogi rowerowej.

Gdyby odcinek DW-297 Szprotawa – Leszno Górne (granica województwa) uzyskał pas komunikacji dla rowerów, stworzyłoby to połączenie z drogą rowerową wybudowaną na terenie województwa dolnośląskiego, z dodatkową możliwością odbicia w inne drogi i trasy.

Znaczącym postępem bez ponoszenia dużych nakładów będzie opracowanie i opublikowanie mapy z odrębnie naniesionymi istniejącymi drogami rowerowymi i dogodnymi trasami alternatywnymi, wraz z tymi w sąsiednich gminach, podejmując jednoczesną próbę połączenia ich w logiczną całość.

Za priorytet należy z pewnością uznać potrzeby lokalne (mieszkańców gminy), chociaż taka rzeczowa ankieta w tym zakresie nigdy nie była przeprowadzana. Z uwagi na gęstość zaludnienia, ilość instytucji i obiektów publicznych wszelkiego typu, natężenie ruchu drogowego oraz względy ochrony środowiska (czyste powietrze) w pierwszej kolejności należałoby skomunikować rowerowo miasto Szprotawa, zarówno na rozciągniętej osi wschód-zachód jak też Os. Piastowskie-centrum. Kolejnym zadaniem (wyzwaniem), który godzi interesy lokalne i ponadlokalne (turystyczne) to stworzenie łącznika dróg rowerowych, który skomunikowałby przyszłe drogi w mieście z drogą rowerową gminną w kierunku Wiechlic (Osiedle) i drogą powiatową z poboczem w kierunku Wiechlic – tzw. „węzeł wschodni”.

Południowe obszary gminy, zdominowane przez lasy (co wiąże się ze spędzaniem czasu wolnego przez mieszkańców gminy), wymagają jedynie dbania o przyjazny rowerom stan nawierzchni i oznakowania. Chociaż ze względów tranzytowych i rozwoju turystyki warto zabiegać o drogę rowerową wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 297 od Szprotawy do granicy z województwem lubuskim, a przynajmniej na odcinku Buczek (skrzyżowanie) – granica województwa, co zyskuje na znaczeniu jeszcze bardziej, gdyby Szprotawa w przyszłości uzyskała „przyłączenie” do biegnącego dawnym torowiskiem traktu nowosolskiego.

Władze samorządowe Szprotawy, gminy Małomice, gminy Żagań i miasta Żagań mogłyby ponadto rozważyć potrzebę i możliwości wspólnego zabiegania w GDDKiA o budowę drogi rowerowej relacji Szprotawa – Żagań. Mimo bliskiego sąsiedztwa nie istnieje dogodna komunikacja rowerowa pozwalająca dojechać ze Szprotawy do Bobrzan, Chich i Janowca. Jako pierwszy etap samorządy Szprotawy i Małomic mogą zabiegać w GDDKiA o odcinek Szprotawa-Bobrzany.

Przy okazji przyszłego projektowania remontu/przebudowy drogi powiatowej nr 1063F (w kierunku na Polkowiczki, Śliwnik, Lubiechów, Pruszków) warto zabiegać o uwzględnienie drogi rowerowej lub przynajmniej właściwie utwardzonego pobocza. Warto w tym miejscu nadmienić, że utwardzone pobocza stanowią wartościową choć skromniejszą alternatywę przy rozwiązywaniu problematyki dróg rowerowych.

Tabela 4: Rekomendowane działania priorytetowe

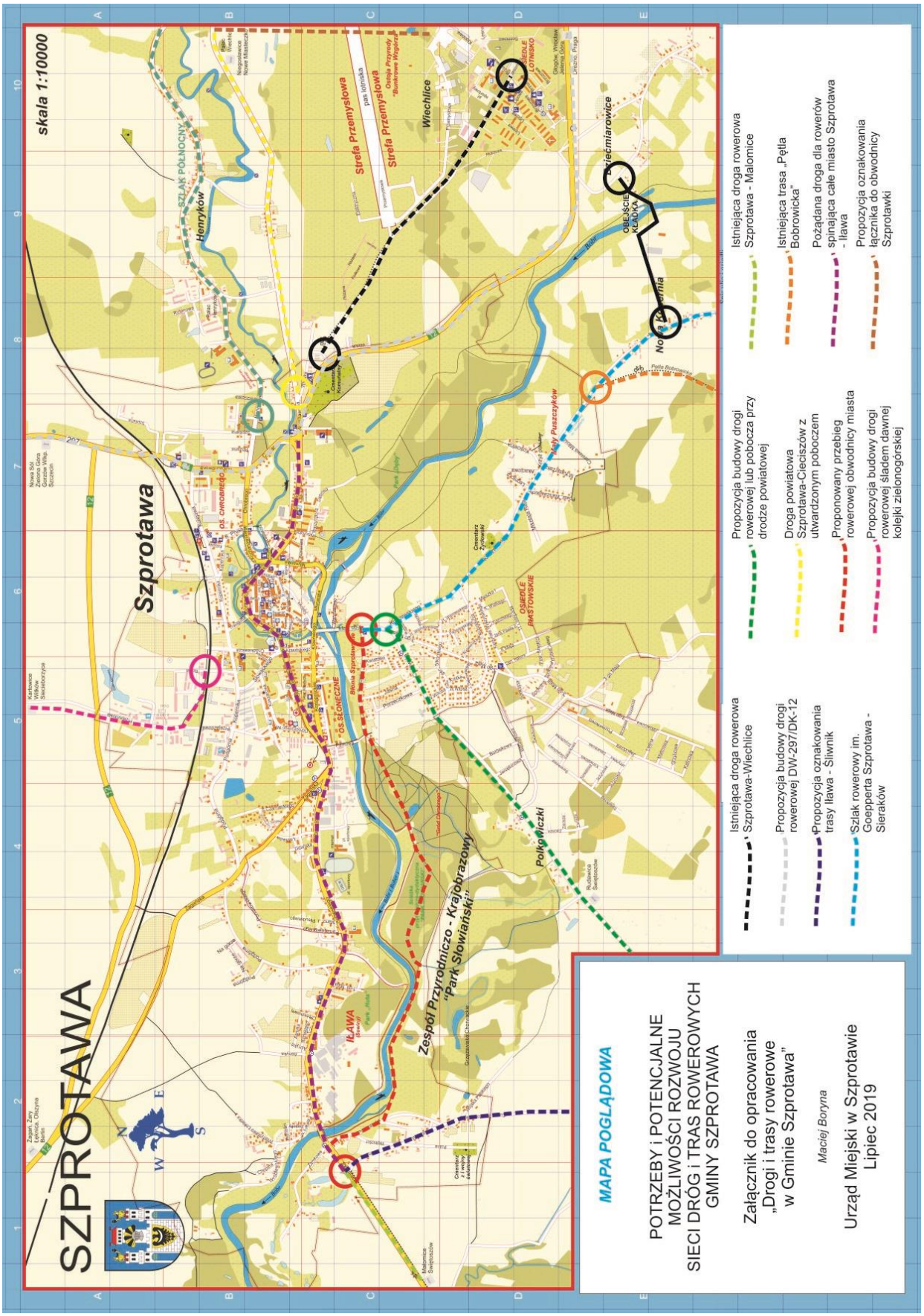
Lp.	Działanie	Adnotacje	Odpowiedzialny
1.	Opracowanie (z opisami) i opublikowanie mapy istniejących dróg rowerowych i tras alternatywnych na terenie gminy i w sąsiedztwie (także tych w budowie) oraz publikacje w Google Map	Jej brak powoduje niewiedzę zainteresowanych z możliwości korzystania z wielu tras alternatywnych	Referat Promocji, Przedsiębiorczości i Turystyki (wiodący); Referat Infrastruktury, Rolnictwa i Ochrony Środowiska;
2.	Analiza i stosowne oznakowanie tras alternatywnych (w tym „przyłączenie" do dróg w Przemkowskim Parku Krajobrazowym, przyłączenie do drogi rowerowej w rejonie Szprotawki); patrz także pkt. 5	Identyfikacja właściwych miejsc do oznakowania, wybór oznakowania (turystyczne lub jedynie drogowskazy)	Referat Infrastruktury, Rolnictwa i Ochrony Środowiska (wiodący); Referat Promocji, Przedsiębiorczości i Turystyki;
3.	Projekt i budowa drogi rowerowej torowiskiem nieczynnej tzw. „kolejki zielonogórskiej" Szprotawa-Kartowice-Witków-Siecieborzyce-Stypułów	Droga rowerowa dla 4 miejscowości w gminie, ułatwienie komunikacji rowerowej dla kolejnych 3 miejscowości, podłączenie do dużego szlaku nowosolskiego, punkt startowy w Szprotawie	Referat Infrastruktury, Rolnictwa i Ochrony Środowiska;
4.	Starania oraz lobbing w Urzędzie Marszałkowskim oraz Sejmiku Województwa Lubuskiego o zaplanowanie i budowę drogi rowerowej przy DW-297: Kożuchów-Szprotawa (alternatywnie do pkt. 3) oraz Szprotawa – Leszno Górne (granica województwa)	Przyłączenie do drogi na terenie woj. Dolnośląskiego (co najmniej odc. Buczek skrz. – granica woj.)	Burmistrz, Rada Miejska, partnerzy
5.	Oznakowanie trasy alternatywnej Iława (zakończenie drogi rowerowej przy pomniku) – Szprotawa (patrz pkt. 2)	Trasa przez Park Słowiański, ul. Parkową, skomunikowanie drogi rowerowej z miastem i trasą nadbobrzańską Szprotawa-Nowa Kopernia (Goepperta)	Referat Infrastruktury, Rolnictwa i Ochrony Środowiska;

6.	Starania oraz lobbing w Starostwie Powiatowym oraz Radzie Powiatu Żagańskiego ws. projektowania i budowy dróg rowerowych (lub utwardzonych poboczy) w ciągach dróg powiatowych	np. Szprotawa-Polkowiczki-Śliwnik-Lubiechów	Burmistrz, Rada Miejska, partnerzy
7.	Projekt i budowa dróg rowerowych w mieście Szprotawa wraz z „węzłem wschodnim”	Rozwiązanie problemu skomunikowania wschód-zachód (Gm. złożyła projekt)	Referat Infrastruktury, Rolnictwa i Ochrony Środowiska; Burmistrz, Rada Miejska, Rada Powiatu Żagańskiego
8.	Analiza możliwości i wspólny lobbing samorządów Szprotawy i Małomic w GDDKiA na rzecz budowy drogi rowerowej Szprotawa-Bobrzany w ciągu DK-12 (także opcja Szprotawa-Żagań)	Oparte na zawartym partnerstwie miedzy gminami	Burmistrz, Rada Miejska, partnerzy
9.	Zabieganie o budowę kładki przy elektrowni wodnej w Dziećmiarowicach	Skomunikowanie tras, ominięcie obecnie nierozwiązanego problemu „węzła wschodniego”	Burmistrz, Rada Miejska, partnerzy
10.	Zabieganie w Powiecie Żagańskim o przedłużenie chodnika ul. Kraszewskiego do Pętli Bobrowickiej	Skomunikowanie Szprotawy z Pętlą Bobrowicką	Burmistrz, Rada Miejska, partnerzy
11.	W miarę możliwości przy remontach, przebudowie, budowie dróg gminnych uwzględnianie ścieżek/pasów dla rowerów, względnie utwardzonych poboczy	Elementarne wspieranie tworzenia przyszłej kompleksowej sieci dróg i tras rowerowych	Referat Infrastruktury, Rolnictwa i Ochrony Środowiska

W II Aktualizacji Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gmina Szprotawa na lata 2016-2020 z czerwca 2018 r. (str. 81) zaplanowano inwestycje:

- Budowa ścieżki rowerowej relacji Szprotawa – Kartowice,
- Budowa ścieżki rowerowej relacji Szprotawa – Pasterzowice,
- Budowa ścieżki rowerowej relacji Szprotawka – Leszno Górne,
- Budowa ścieżki rowerowej relacji Szprotawa – Szprotawka,
- Budowa ścieżki rowerowej relacji Pasterzowice – Długie,
- Budowa ścieżek rowerowych na terenie miasta w pasach istniejących dróg.

Powyższe plany w całości korelują z przedstawionymi w tabeli 4 rekomendowanymi działaniami priorytetowymi oraz przedstawioną analizą potrzeb i możliwości.



Mapa 4: Potrzeby i potencjalne możliwości rozwoju sieci dróg i tras rowerowych Gminy Szprotawa

8. Adnotacje, uwagi, opinie, stanowiska

Lp.	Adnotacje, uwagi, opinie, stanowiska	Uwagi
1.	W dniu 12.07.2019 r. wersja robocza projektu dokumentu została przekazana do konsultacji międzyreferatowych w Urzędzie Miejskim w Szprotawie (Burmistrz, ROŚ, PPT)	
2.	12-26.07.2019 r. - wprowadzono uzupełnienia i zmiany autorskie	
3.	29.07.2019 r. – 09.08.2019 r. wprowadzanie uwag zgłoszonych przez Ref. PPT	(Ref. ROŚ – bez uwag)
4.	09.08.2019 r. – skierowanie dokumentu do przedłożenia ZRŚR	
5.	17.09.2019 r. – zaproszenie na konsultacje podczas posiedzenia ZRŚR	Ogłoszenie na stronie internetowej UM. Ponadto o pracy zespołu informowano wielokrotnie (także na łamach prasy i radia)
6.	24.09.2019 r. – otwarte spotkanie konsultacyjne z mieszkańcami gminy, prezentacja projektu dokumentu	Z konsultacji sporządzono protokół (w biurze PPT)
7.	25.09.2019 r. - Opinia pozytywna ZRŚR do przedłożonego projektu dokumentu	Uchwała ZRŚR
8.	27.09.2019 r. Przedłożenie zaopiniowanego dokumentu Burmistrzowi Szprotawy do zatwierdzenia	

9. Historia zmian wersji (edycji)

Nr edycji	Data edycji	Adnotacje
01	12.07.2019	Wytworzenie dokumentu
01	09.08.2019	Naniesienie uzupełnień i uwag

Uchwała nr 1/IX/2019
25 09 2019

Zespołu ds. Rozplanowania Ścieżek Rowerowych Gminy Szprotawa
w sprawie zaopiniowania dokumentu
pt. „Drogi i trasy rowerowe w Gminie Szprotawa. Analiza stanu, potrzeb i możliwości"

Na podstawie § 1. 2. pkt. 4 i 5 Regulaminu Zespołu ds. Rozplanowania Ścieżek Rowerowych Gminy Szprotawa, ustalonego Zarządzeniem nr 0050/45/2019 Burmistrza Szprotawy z dnia 03.04.2019 r., uchwala się, co następuje:

§ 1

Opiniuje się pozytywnie dokument pt. „Drogi i trasy rowerowe w Gminie Szprotawa. Analiza stanu, potrzeb i możliwości" 2019 (Wersja 01).

§ 2

Przedkłada się Burmistrzowi Szprotawy dokument pt. „Drogi i trasy rowerowe w Gminie Szprotawa. Analiza stanu, potrzeb i możliwości" 2019 (Wersja 01) jako propozycję w zakresie rozwoju komunikacji rowerowej i towarzyszącej infrastruktury.

§ 3

Wykonanie uchwały powierza się Przewodniczącemu Zespołu.

Protokół ze spotkania konsultacyjnego z mieszkańcami Gminy Szprotawa i posiedzenia Zespołu ds. Rozplanowania Ścieżek Rowerowych Gminy Szprotawa

„Drogi i trasy rowerowe w Gminie Szprotawa. Analiza stanu, potrzeb i możliwości"

Spotkanie i jednoczesne posiedzenie odbyło się w dniu 24 września 2019 r. o godz. 10.00 w sali rycerskiej Urzędu Miejskiego w Szprotawie, wg poniższego porządku:

1) Otwarcie spotkania przez Naczelnika Wydziału Gospodarki i Rozwoju (przewodniczącego zespołu) Macieja Borynę
2) Prezentacja dokumentu pt. „Drogi i trasy rowerowe w Gminie Szprotawa. Analiza stanu, potrzeb i możliwości"
3) Konsultacje z mieszkańcami:
   - Pani Wanda Augustyniak chwaląc Dokument wnosi o budowę drogi rowerowej Pasterzowice-Szprotawa.
   - Mieszkanka Witkowa popiera Dokument i projekt tras przedstawiony przez zespół, zwłaszcza śladem dawnej kolejki zielonogórskiej.
   - Mieszkańcy Pasterzowic zwracali uwagę na potrzebę budowy drogi rowerowej do Szprotawy z obawy o swoje bezpieczeństwo i zainicjowanie tematu w przeszłości.
   - Pan Rafał Spiak zgłosił uwagi od strony technicznej: Jak wynika z rozporządzenia, uskoki nie mogą być wyższe niż 1 cm, chodzi tu o krawężniki i tym podobne. Nowe ścieżki rowerowe nie powinny być tworzone z kostki brukowej, która jest droga, zapada się, stawia opór, zarasta, lecz z asfaltu, który jest tańszy i prosty w utrzymaniu.
   - Przewodniczący M.Boryna zwrócił uwagę, że Dokument zakłada m.in. starania o budowę drogi rowerowej wzdłuż DW-297. Podziękował za Panu Spiakowi za cenne uwagi techniczne, które przekaże Burmistrzowi oraz kierownikowi właściwej komórki organizacyjnej UM Szprotawy. Poinformował także, że Dokument stanowi wypracowane rekomendacje w temacie rozwoju sieci ciągów rowerowych, a decyzje należą do Burmistrza i Rady Miejskiej..

Spotkanie zakończyło się o godz. 11.30.
Na tym protokół zakończono.
Załącznik do protokołu stanowią listy obecności.

Protokołował:
Adrian Muszyński

Przewodniczący:
Maciej Boryna